

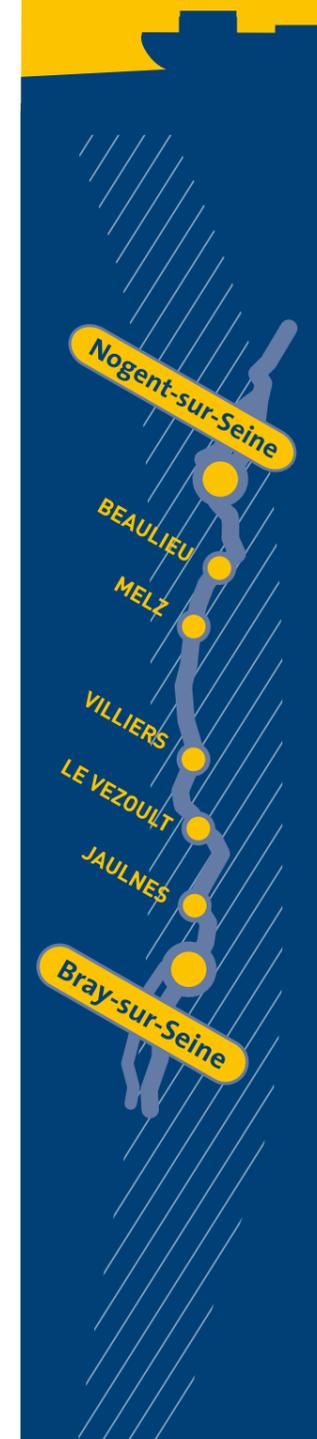
*Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.*

désenclavement de la région de Nogent-sur-Seine ? Enfin la question du financement du projet reste encore en suspens : Qui supportera le coût de ce projet ? Quelle sera la participation des bénéficiaires potentiels ? Le projet évoque bien un sur-péage pour le transport de marchandises, mais sans ordre de grandeur en termes de financement attendu.

**Impacts environnementaux :** ces impacts sont estimés au regard des émissions évitées de CO<sup>2</sup> liées aux transports routiers (mais la production de CO<sup>2</sup> liée à la mise en place du projet n'est pas prise en compte). Toutefois la comparaison entre les différents scénarios possibles ne permet pas une réelle mise en perspective des impacts environnementaux du projet au regard d'autres modes de transport. Par ailleurs, à chaque impact environnemental sont associées des mesures d'ajustement (du tracé, des aménagements secondaires) ou des mesures compensatoires (biodiversité, protection de la nappe, des captages, prélèvements pour l'alimentation en eau potable en rivière, paysage et cadre de vie). Pour le Conseil Scientifique, le bilan global du projet en termes d'environnement reste donc encore à préciser.

Plus précisément, la question des impacts environnementaux sur la zone humide, très sensible à de faibles variations de la hauteur d'eau se pose directement. Les résultats des simulations parlent d'un impact hydraulique de quelques centimètres, ce qui est fondamental dans le fonctionnement ou le non fonctionnement de la zone humide. Les incertitudes sur les résultats des modélisations sont-elles suffisamment étayées pour que l'on puisse réellement se baser sur les premières simulations effectuées ? Comment la complexité des interactions eaux superficielles / nappes ; lit mineur – lit majeur – annexes hydrauliques a-t-elle été modélisée et calée ? De même les berges jouent un rôle écologique primordial et leur traitement dans les projets présentés n'est pas précisé. Enfin la question de la validité à long terme du projet au regard des modifications potentielles liées au changement climatique n'est pas posée dans le dossier du maître d'ouvrage.

**Enfin la question de la cohérence entre les projets (celui de la Bassée et celui de la mise à grand gabarit), pourtant centrale et qui justifie la tenue de débats publics conjoints, semble encore mal établie, notamment pour la gestion hydraulique. La mise en perspective économique, comme environnementale des deux projets reste à faire. Seule la neutralité hydraulique entre les deux projets est envisagée: est-ce suffisant pour assurer la cohérence entre les deux projets ? Pourrait-on envisager une plus grande complémentarité en cas de crue ? De même, la question d'un réaménagement de la partie aval du grand canal pour limiter son impact hydraulique sur la dynamique des crues et pour limiter l'impact écologique sur le fonctionnement de la zone humide (point qui n'est pas mentionné dans le dossier du maître d'ouvrage) reste posée.**



**Conseil scientifique du Comité de Bassin Seine Normandie**

Le Conseil Scientifique est une assemblée placée auprès du Comité de Bassin Seine Normandie. Composé d'une équipe pluridisciplinaire de chercheurs et d'experts, sa mission est de donner des avis sur les enjeux et questionnements relatifs aux orientations de long terme et aux grands projets envisagés dans le bassin dans le domaine de l'eau. Il peut se saisir de toute question relative à la protection, à la gestion et à l'aménagement des eaux sur le bassin. Sa pluridisciplinarité lui permet d'aborder ses sujets de travail avec des regards multiples qui permettent une vision plus large que le seul angle de la politique de gestion de l'eau et enrichissent la réflexion du Comité de Bassin.

**Agence de l'Eau Seine-Normandie**  
51 rue Salvador Allende - 92000 NANTERRE  
Email : [decker.sonia@aesn.fr](mailto:decker.sonia@aesn.fr)

**Argumentation**

Compte tenu des enjeux associés aux deux grands projets d'aménagement dans le bassin : le projet d'aménagement de La Bassée et la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine



et Nogent-sur-Seine, le Conseil Scientifique du Comité de Bassin Seine Normandie a souhaité participer aux débats publics en présentant un cahier d'acteur. Il ambitionne ainsi de contribuer aux débats publics en identifiant les questions qui, selon lui, devraient être abordées dans le cadre du débat public. Sur la base des documents, synthétiques et pédagogiques, présentés

par les maîtres d'ouvrage pour le débat public, le Conseil scientifique a organisé en son sein une réflexion collective dont les principaux résultats sont restitués dans ce document. Ce cahier d'acteur ne propose pas une analyse scientifique des projets pouvant conduire à un éclairage précis et documenté des décideurs, mais propose plutôt **une réflexion pluridisciplinaire sur les enjeux et impacts de ces deux projets**, tels qu'ils ressortent de la lecture du dossier du maître d'ouvrage, mis à disposition du public, et tente de dégager des pistes pour une réflexion plus approfondie.

Pour le Conseil scientifique, les débats publics organisés en amont des projets présentés, et dont il se félicite, devraient permettre de clarifier l'ensemble des enjeux, d'en faire apparaître de nouveaux ou de relativiser certains, mais également de favoriser l'émergence de nouvelles idées ou de projets alternatifs. Ces débats viennent après un processus de concertation mené sur le terrain avec les acteurs les plus concernés. Son intérêt est donc de permettre de discuter sur le fond de l'opportunité des deux projets et des impacts environnementaux et territoriaux qu'ils sont susceptibles d'occasionner. La contribution présentée par le Conseil scientifique vise à aider à la structuration des débats. Le Conseil s'est attaché à mettre en exergue les incertitudes qui lui semblent subsister dans les dossiers en suggérant des études complémentaires à réaliser dont les résultats conditionnent l'intérêt des projets. Toutefois, le Conseil est bien conscient que pour certaines des interrogations soulevées dans ce document, les maîtres d'ouvrage, comme les acteurs sont déjà porteurs de réponses ou d'éclairages sur les problématiques ainsi posées. Les réflexions développées par le Conseil scientifique visent principalement à faire en sorte que l'ensemble des dimensions des projets ait été identifié et renseigné.

**Ce cahier d'acteur est complémentaire de celui présenté dans le cadre du débat public mis en place à propos du projet de mise d'aménagement de la Bassée.**

## Les enjeux du projet

Outre l'**enjeu écologique** lié à l'intérêt du recours à la voie d'eau par rapport à d'autres modes de transports plus polluants, l'enjeu présenté dans le dossier du maître d'ouvrage est celui du **développement économique** de cette zone en lien avec l'activité agricole d'une part, et l'activité d'extraction de granulats d'autre part. Selon le dossier du maître d'ouvrage, « le développement économique de la zone serait freiné sans la mise à grand gabarit » (page.16).

Pour le Conseil scientifique il apparaît important de positionner ces enjeux dans le cadre d'une analyse du développement global de ce territoire. Les activités économiques liées à ces deux secteurs ne sont en effet pas les seules à devoir être prises en compte dans le projet. Les activités liées à l'éco-tourisme, mentionnées dans le dossier du maître d'ouvrage, pourraient faire l'objet d'une analyse plus poussée. Par ailleurs, la dynamique des activités économiques de ce territoire apparaît un élément clef pour juger de l'opportunité du projet. Comment a évolué le projet dans le temps ? Quels sont les problèmes et perspectives de développement des secteurs économiques visés ?

Par ailleurs, il est important de mettre en perspective le projet avec les autres moyens de transport mobilisables, notamment le rail, pour lesquels des scénarios complémentaires ou

alternatifs pourraient être travaillés. En outre, l'inscription de cette zone dans l'espace régional en termes de transports, comme en termes de développement devrait être prise en compte. Certes l'opportunité économique que constitue ce projet pour Nogent-sur-Seine apparaît bien explicitée, mais les complémentarités potentielles avec d'autres centres économiques proches pourraient faire l'objet d'analyse plus poussées. Enfin, l'augmentation potentielle de la demande de transport fluvial apparaît reposer sur des hypothèses et des quantifications qui méritent d'être mieux questionnées.

Globalement, il apparaît au Conseil Scientifique que le débat public devrait conduire à mettre en perspective le projet présenté au regard de l'ensemble des modes de développement de ce territoire, et de l'ensemble des alternatives aux transports de marchandises. L'inscription territoriale du projet de développement à l'échelle de la région pourrait ainsi être mieux comprise.

Enfin et plus généralement, la question de la gouvernance des projets se pose et mériterait d'être explicitée. Y aura-t-il une instance de supervision et de mise en cohérence des deux projets ? Comment seront prises les décisions relatives à la mise en priorité des usages de l'eau en cas de besoins contradictoires ou en situation d'urgence ? Comment seront associées les diverses parties prenantes à cette gouvernance ? Si l'on constate une volonté de traiter les deux projets de manière conjointe dans le cadre du débat public, dans les dossiers des maîtres d'ouvrage en revanche, ils apparaissent très déconnectés, l'un portant sur la partie amont et l'autre sur la partie aval.

## Les impacts du projet et leur prise en compte

**Impacts économiques** : le Conseil scientifique note que les scénarios présentés apparaissent un peu caricaturaux : les scénarios peu ambitieux ont un faible Taux de Rendement Interne (TRI), mais un coût environnemental et hydraulique non nul et les scénarios les plus ambitieux posent soit des problèmes techniques, soit ont des coûts environnementaux, financiers et hydrauliques trop importants par rapport aux bénéfices.

Aussi le scénario médian paraît s'imposer naturellement : il présente un bon TRI, pour un coût raisonnable ; il apparaît comme un scénario pragmatique parce qu'il était déjà « préparé » par les aménagements précédents (casiers pour les matériaux de construction de la centrale de Nogent-sur-Seine).

Ne constitue-t-il pas de ce fait un scénario pré-décidé, issu de projets mis en place dès les années 1970 ? La mise au gabarit 2 500 tonnes change-t-elle vraiment la donne par rapport au

